

PRACOWNIA DROGOWA PYLON Spółka z o.o. 40-045 KATOWICE, ul. Astrów 10 tel/fax. (0-32) 251 78 64 E-mail : pylon-katowice@o2.pl Konto : PKO BP o/Kraków 39 1020 2892 0000 5702 0217 8515			
INWESTYCJA :		Przebudowa drogi powiatowej nr 1091K Olkusz-Bogucin Duży-Jaroszowiec - ul. Długa w Olkuszu	
STADIUM:		PROJEKT BUDOWLANY	
		PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
PROJEKTANT:	mgr inż. Robert BRAZIEWICZ Upr.Nr MAP/0005/PWOD/14	mgr inż. Robert Braziewicz uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr Ewid: MAP/0005/PWOD/14	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Krzysztof GADOMSKI Upr.Nr 1960/94	mgr. inż. Krzysztof Gadomski uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, oraz dróg i nawierzchni lotniskowych Nr Ewid: 1960/94	
Wspólny Słownik Zamówień (CPV) 45111300-1 Roboty rozbiórkowe 45111200-0 Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne 45233300-2 Fundamentowanie autostrad, dróg, ulic i ścieżek ruchu pieszego 45233000-9 Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg 45233260-9 Roboty budowlane w zakresie dróg pieszych 45236000-0 Wyrównywanie terenu 45231300-8 Roboty budowlane w zakresie budowy wodociągów i rurociągów do odprowadzania ścieków 45316110-9 Instalowanie urządzeń oświetlenia drogowego			

INWESTOR :	POWIAT OLKUSKI - ZARZĄD DROGOWY W OLKUSZU al. 1000-lecia 1a 32-300 OLKUSZ		
DATA	NR PROJEKTU	UMOWA	EGZ.
Sierpień 2020	186-16/06	36/2020	

Spis treści:

1 OŚWIADCZENIE 2
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU 3
2 Przedmiot i usytuowanie przedsięwzięcia 3
3 Istniejący stan zagospodarowania terenu 3
4 Ocena geotechniczna terenu..... 4
5 Projektowane zagospodarowanie terenu 4
Parametry techniczne przyjęte do projektowania 4
5.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz sposób wykorzystania terenu 7
5.2. Opis rozwiązania układu komunikacyjnego 8
5.3. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt
budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie
ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego 8
5.4. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia
budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego 8
5.5. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących przewidywanych zagrożeń
dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów
budowlanych i ich otoczenia i ochrona interesów osób trzecich 9
5.6. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki , charakteru i stopnia
skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych..... 10
5.7. Zajętość terenu 10
5.8. Obszar oddziaływania obiektu 10

Rysunki:

Plan orientacyjny	– rysunek nr 1
Plan zagospodarowania terenu DP nr 1091K	– rysunek nr 2
Przekroje typowe	– rysunek nr 5

1 OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust.4 ustawy Prawo Budowlane (jednolity tekst z 2018r Dz. U. poz.1202 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt „Przebudowa drogi powiatowej nr 1091K Olkusz – Bogucin Duży - Jaroszowiec ” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć.

PROJEKTANT:	mgr inż. Robert BRAZIEWICZ Upr.Nr MAP/0005/PWOD/14	<i>mgr inż. Robert Braziewicz</i> uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr Ewid: MAP/0005/PWOD/14
SPRAWDZAJACY:	mgr inż. Krzysztof GADOMSKI Upr.Nr 1960/94	<i>mgr. inż. Krzysztof Gadomski</i> uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności: konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, oraz dróg i nawierzchni lotniskowych Nr Ewid: 1960/94

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2 Przedmiot i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu przebudowy drogi powiatowej nr 1091K – ul. Długiej w miejscowości Olsku.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie małopolskim, na terenie powiatu olskiego i biegnie przez tereny administrowane przez Gminę Olsku.

Projekt techniczny obejme swoim zakresem drogę powiatową nr 1091K (Olsku – Bogucin Duży - Jaroszewiec) na odcinku od km 0+000,00 km 0+513,07.

Szczegółową lokalizację drogi przedstawiono na mapie sytuacyjno - wysokościowej. Zakres przebudowy drogi o złym stanie technicznym połączono z koniecznością dostosowania ich parametrów do wymagań zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.99. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (jednolity tekst z 2016 Dz.U. poz 124).

3 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Projekt obejmuje przebudowę drogi powiatowej 1091K (Olsku – Bogucin Duży - Jaroszewiec) na odcinku od km 0+000,00 do km 0+513,07.

W stanie istniejącym droga jest ciągiem komunikacyjnym o dwóch kierunkach ruchu.

Początek projektowanego zakresu opracowania dla ulicy Długiej znajduje się w obrębie skrzyżowania z ul. Spółdzielczą w miejscowości Olsku – punkt „A” km 0+000,00 natomiast koniec opracowania zlokalizowany jest w km 0+513,07.

Projektowana droga ma przebieg w kierunku północno – zachodnim. Ulica Długa przechodzi przez tereny zabudowy luźnej oraz łąki, i jest drogą o małym natężeniu ruchu.

Przekrój poprzeczny istniejącej drogi przedstawia się następująco:

- szerokość istniejącej jezdni — 5,7 – 10,3m
- szerokość korony drogi – 11,0 — 24,0 m,
- pobocza ziemne zarośnięte
- przekrój poprzeczny – drogowy, półuliczny

Wody opadowe z jezdni poprzez pobocza wsiągają w teren zielony.

Nawierzchnia jezdni na odcinku od km 0+000,00 do km 0+203,57 jest w złym stanie technicznym występują liczne spękania oraz nierówności podłużne i poprzeczne, co potwierdzają ślady utrzymania doraźnego.

W złym stanie znajdują się również elementy ulic takie jak: krawężniki, nawierzchnie brukowe, zjazdy itp. Istniejące pobocza ziemne zarośnięte trawą i wyniesione są na średnia wysokość 10 cm co powoduje to zastoje wody opadowej na jezdni i dalszą degradację nawierzchni oraz brak bezpieczeństwa pieszych dla poruszania się po istniejącym nierównym poboczu.

W obrębie projektowanej przebudowy drogi zlokalizowano następujące istniejące urządzenia uzbrojenia technicznego:

- wodociągi miejskie rozdzielcze wraz z przyłączami do budynków
- kanalizacja sanitarna
- gazociągi rozdzielcze i przesyłowe
- napowietrzna i kablowa sieć teletechniczną
- napowietrzna i kablowa sieć energetyczną Wn, En, Sn

4 Ocena geotechniczna terenu

Budowę podłoża ustalono na podstawie dokumentacji geotechnicznej opracowanej przez firmę MS GEOLOGIA – Usługi Geologiczne Michał Sulikowski z siedzibą w Krakowie z miesiąca stycznia 2016r.

Dla projektowanego zadania wykonano odwierty geotechniczne. Pomierzono miąższości zalegających warstw, a odwiercone próbki przebadano w laboratorium i określono rodzaje zalegających gruntów. Otwory wiertnicze wykonano w ilości 7 szt. na głębokość od 2,5m do 4,5m.

Wierceniami do maksymalnej głębokości 4,5m p.p.t. zbadano jedynie stropową partię utworów czwartorzędowych oraz lokalnie stwierdzonych utworów jurajskich stanowiących podłoże gruntowe projektowanego obiektu. Podłoże to reprezentują grunty plejstocénskie – gliny zwałowe (*Qpg*), osady wodnolodowcowe (*Qpfg*) oraz podrzędnie stwierdzone osady jurajskie (*J*). W przypowierzchniowej strefie podłoża gruntowego zalegają warstwy holocénskich nasypów antropogenicznych (*Qhn*) i humusu (*Qh*).

Inwestycja kwalifikuje się do I kategorii geotechnicznej, która wg § 4.3 pkt. 2. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 r. poz. 463).- obejmuje obiekty budowlane posadawiane w prostych warunkach gruntowych.

Szczegółowy opis budowy morfologicznej i geologicznej terenu został przedstawiony w dokumentacji geotechnicznej.

5 Projektowane zagospodarowanie terenu

Planowane przedsięwzięcie, którego inwestorem jest Zarząd Drogowy w Olkuszu ul. 1000-lecia 1a, polegać będzie na modernizacji, usprawnieniu układu komunikacyjnego i poprawie warunków bezpieczeństwa poprzez przebudowę ciągu drogowego.

Obejmuje to wykonanie ciągu pieszo – rowerowego na odcinku o długości 228,70m, kapitalnego remontu odcinka drogi na długości 203,57m oraz wykonania oświetlenia na odcinku drogi na długości 513,07m..

Planowaną przebudowę drogi powiatowej połączono z koniecznością dostosowania jej parametrów do wymagań zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 23.12.2015r w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124).

Planowana inwestycja dla ciągu drogowego 1091K obejmuje:

- Wykonanie nawierzchni jezdni bitumicznej o pełnej konstrukcji na odcinku od km 0+000,00 do km 0+203,57
- Przebudowa i ujednolicenie wjazdów posesyjnych w granicach pasa drogowego
- Ciąg pieszo-rowerowy z kostki brukowej betonowej bezfazowej na odcinku od km 0+000,00 do km 0+228,70
- Budowę kanalizacji deszczowej.
- Wykonanie 11-stu wpustów deszczowych wraz z przyłączeniem ich do projektowanej kanalizacji deszczowej
- Budowę zbiornika chłonna - odprowadzającego
- Budowę oświetlenia ulicznego od km 0+000,00 do km 0+513,07

Parametry techniczne przyjęte do projektowania

- Klasy techniczna drogi 1091K: **lokalna „L”**

- Droga: **jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa**
- Prędkości projektowe: **30km/h**
- Przekroje jezdni : **uliczny; półuliczny**;
Szer. pasów ruchu: **2x 3,25 = 6,50m**
- Nawierzchnia jezdni: **bitumiczna**
- Ciąg pieszo - rowerowy: **szerokości 3,00 [m]** z betonowej kostki brukowej bezfazowej
- Skrzyżowania z drogami publicznymi: **bitumiczne**
- Zjazdy do posesji: **w konstrukcji z kostki brukowej betonowej, bitumiczne**
- Kategoria obciążenia ruchem: **KR 3**
- Pobocza: **gruntowe szerokość 0,75m**
- Odwodnienie powierzchniowe: **projektowaną siecią kanalizacji deszczowej**

W ramach przebudowy zostanie wykonane:

JEZDNIA:

Charakterystykę projektowanych elementów jezdni przedstawiono w tabeli jn.:

DP nr 1091K	
Od km ÷ do km	Opis
0+000,00 ÷ 0+162,11	Wykonanie jezdni w przekroju ulicznym
0+162,11 ÷ 0+203,57	Wykonanie jezdni w przekroju półulicznym
0+031,57 ÷ 0+165,70 (strona lewa)	Wykonanie stanowisk postojowych

Projekt zakłada wykonanie nowej konstrukcji jezdni. Pełną konstrukcję jezdni projektuje się dla obciążenia ruchem KR-3.

Jezdnię o nawierzchni bitumicznej, należy wykonać na warstwie ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11S grubości 4cm, warstwie wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W grubości 6cm oraz podbudowie zasadniczej z betonu asfaltowego AC 22P o grubości 8cm, na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr 20cm, na warstwie mrozochronnej z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR $\geq 30\%$ o grubości 22cm.

Na odcinku od km 0+130,22 do km 0+203,57 pod warstwą mrozochronną z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR $\geq 30\%$ należy wykonać warstwę ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem o grubości 25cm.

STANOWISKA POSTOJOWE

Miejsca postojowe w ciągu ul. Długiej zaprojektowano po lewej stronie drogi na odcinku od km 0+031,57 do km 0+165,70 o szerokości 4,0m z betonowej kostki brukowej gr 8cm, na podsypce cementowo-paskowej grubości 3cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm o grubości 25cm. Na odcinku od km 0+130,22 do km 0+165,70 należy wykonać dodatkowo podbudowę pomocniczą z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym grubości 22cm.

Wjazd na stanowiska przez krawężnik najazdowy wyniesiony na 4cm ponad krawędź jezdni.

CIĄG PIESZO - ROWEROWY

Ciąg pieszo-rowerowy zaprojektowano po prawej stronie drogi na odcinku od km 0+000,00 do km 0+228,70 o szerokości 3,00 m z kostki brukowej bezfazowej gr. 8cm, na podsypce cementowo – piaskowej grubości 3 cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o grubości 25cm (na odcinku od km 0+165,70 do km 0+228,70 o grubości 15cm). Zakończenie chodnika wykonać obrzeżem betonowym 30 x 8 cm na ławie z betonu C12/15(B15). Usytuowanie ciągu pieszo – rowerowego przedstawiono na planie zagospodarowania terenu.

POBOCZA GRUNTOWE:

W przekroju półulicznym w km 0+162,11÷0+513,07 występujące pobocza należy oczyścić z trawy, dokonać plantowania i ścięcia miejsc zawyżonych, zasypać lokalne zagłębienia i wyrównać do wymaganego spadku poprzecznego 8%. Na szerokości 0,75m pobocze utwardzić kruszywem łamanym o frakcji 0/31,5mm na grubości 10cm.

Szczegóły przedstawiono na planach sytuacyjnych i przekrojach.

Długości poboczy gruntowych podano w tabeli jn.:

STRONA LEWA	STRONA PRAWA
DŁUGOŚĆ	DŁUGOŚĆ
305,04	0

ZJAZDY INDYWIDUALNE:

Zjazdy indywidualne wykonane są w stanie istniejącym o różnej konstrukcji: z betonowej kostki brukowej, z betonu łanego na mokro oraz jako gruntowe.

Zjazdy należy rozebrać i wykonać jako nowe z kostki brukowej betonowej bezfazowej grubości 8cm koloru czerwonego, na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 3cm, na 25 cm podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5mm, na warstwie pospółki o grubości 10cm.

Zjazd od strony jezdni przez krawężnik betonowy 15/22cm z wyokrągleniem wyniesiony jest na wysokość 4 cm. Na odcinku od km 0+000 do km 0+203,57 istniejącą nawierzchnię za zjazdami należy dostosować do stanu projektowanego, natomiast od km 0+203,57 do km 0+636,00 na zakończeniach zjazdów od strony posesji należy ułożyć krawężnik betonowy 15x30cm na płask.

Dla oddzielenia wjazdu od pobocza zielonego należy ułożyć obrzeże betonowe 30/8cm na ławie betonowej jw. $V = 0,054m^3/mb$.

Wszystkie wjazdy należy wykonać nowe, a ich usytuowanie zostało przedstawione na planie sytuacyjnym.

Pod wjazdami na istniejących kablach energetycznych i teletechnicznych ułożyć rury dwudzielne PCW Ø110 dla kabli En i teletechnicznych oraz Ø160 dla kabli sN. Roboty wykonać pod nadzorem właścicieli sieci.

KANALIZACJA DESZCZOWA:

Odwodnienie powierzchniowe drogi powiatowej nr 1091K zostanie zapewnione poprzez zastosowanie odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni i chodników oraz ujęciem wód deszczowych wpustami ulicznymi z odprowadzeniem projektowaną kanalizacją deszczową do zbiornika chłonno - odparowującego .

Parametry projektowanej kanalizacji deszczowej:

- Kanał z rur PVC-U Ø315 x 9,2mm o sztywności obwodowej $SN = 8kN/m^2$, SDR-34:
z wydłużonym kielichem :
- odcinki DA0-DA5-WA o długości 196,20m
- odcinki DB11-DB12-WB o długości 33,60m
- Studnie kanalizacyjne żelbetowe 1200mm przykryte płytą żelbetową i włazem żeliwnym Ø600 klasy D-400kN (D-250kN) - 7 kpl.
- Studnie kaskadowe żelbetowe 1200mm przykryte płytą żelbetową i włazem żeliwnym Ø600 klasy D-400kN (D-250kN) - 1 kpl.
- Studzienki ściekowe z kręgów betonowych 500mm z osadnikiem o głębokości 1m, pierścieniem odciażającym i wpustem ulicznym klasy D400 – 11 kpl.
- Prefabrykowany wylot kanału 315mm do zbiornika chłonna odprowadzającego wg rysunku szczegółowego nr 10 – 2 kpl.

ZBIORNIK CHŁONNO - ODPAROWUJĄCY:

W związku z projektowaną kanalizacją deszczową mającą na celu odprowadzenie wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia ul. Długiej w Olkusz, jako odbiornik zaprojektowano zbiornik chłonna – odprowadzający o powierzchni $120m^2$, zlokalizowany na działce o numerze geodezyjnym 599/58 o następujących współrzędnych geograficznych:

- Punkt 1 - N $50^{\circ}17'11.44''$ E $19^{\circ}32'49.41''$
- Punkt 2 - N $50^{\circ}17'11.69''$ E $19^{\circ}32'49.08''$
- Punkt 3 - N $50^{\circ}17'11.51''$ E $19^{\circ}32'49.95''$
- Punkt 4 - N $50^{\circ}17'11.80''$ E $19^{\circ}32'49.85''$

Dno zbiornika zaprojektowana na rzędnej 348,84 m n.p.m., natomiast wyloty kanalizacji deszczowej WA, WB (prefabrykowane wyloty wg KPED 02.16) usytuowano na rzędnej 349,84 m n.p.m. Na odcinku od wylotu WA oraz WB do dna zbiornika należy ułożyć betonowe korytka skarpowe o szerokości 50/38cm.

Skarpy zbiornika należy wykonać o pochyleniu 1:2 na długości 6m. Dno zbiornika, jak również skarpy do wysokości wylotów należy umocnić płytami ażurowymi melioracyjnymi gr. 10cm na podsypce żwirowo-piaskowej o grubości 10cm. Dodatkowo na umocnieniu płytami na skarpach należy zastosować szpilki z palików Ø4-5cm o długości 70cm w ilości 2 sztyk na płytę. W miejscu łączenia się skarp z dnem zbiornika należy ułożyć krawężnik betonowy 15x30 cm. Pozostałą część skarpy pokryć darnią na płask pasem.

Na górze zbiornika o rzędnej 351,84 m n.p.m. na szerokości 0,5 m należy wykonać opaskę bezpieczeństwa z kostki brukowej gr. 8cm, na podsypce cementowo – piaskowej grubości 3 cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o grubości 25 cm. Opaska będzie ograniczona z obu stron obrzeżem betonowym 8x30 cm, na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o objętości $V = 0,048m^3/mb$.

5.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz sposób wykorzystania terenu

Zakres rzeczowy robót drogowych obejmuje:

- rozbiórki nawierzchni asfaltowych	= 1 895,00 m ²
- rozbiórki nawierzchni z kostki brukowej	= 219,60 m ²
- rozbiórki nawierzchni betonowych	= 712,00 m ²
- wykonanie wykopów	= 1 876,97 m ³
- wykonanie nasypów	= 3,70 m ³

- wykonanie nowej konstrukcji jezdni	= 2 167,73m ²
- wykonanie miejsc postojowych	= 524,80 m ²
- wykonanie ciągu pieszo rowerowego	= 493,60 m ²
- wykonanie zjazdów z betonowej kostki brukowej	= 171,60 m ²
- wykonanie pobocza gruntowego	= 305,04m
- wykonanie oświetlenia ulicy (lampy L1 + L17)	= 1 kpl
- budowę kanalizacji deszczowej	= 294,40 mb
- budowę zbiornika chłonna odprowadzającego	
- roboty ziemne	= 3 236,02 m ³
- umocnienia płytami ażurowymi	= 566,05 m ³

Sposób wykorzystania terenu nie ulega zmianie , w dalszym ciągu będzie to droga.

5.2. Opis rozwiązania układu komunikacyjnego

Wykonanie przebudowy drogi jest uzasadnione potrzebą rozwoju sieci komunikacyjnej, polepszeniem stanu technicznego drogi oraz zwiększeniem dostępności komunikacyjnej terenów przyległych do drogi.

Analizowana przebudowa drogi nie tworzy nowego układu drogowego natomiast dostosowuje go do wymagań w tym zakresie i poprawia bezpieczeństwo i warunki ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych . Droga po przebudowie posiadała będzie normatywne spadki, prawidłowe odwodnienie.

Zasadniczo przebieg drogi dopasowany został do istniejącego przebiegu, tak by w maksymalnym stopniu wykorzystać istniejący pas drogowy, minimalizując konieczność ingerencji w przyległe działki.

Niweleta projektowana pozostanie bez znaczących zmian w stosunku do stanu istniejącego. Korekta zostanie wykonana jedynie w zakresie dostosowania profilu podłużnego do obowiązujących przepisów oraz zapewnienia prawidłowego odwodnienia powierzchniowego.

Po realizacji projektu zostanie oddzielony od jezdni ruch pieszych i rowerów (budowa ciągu pieszo - rowerowego).

Ulica zostanie wyposażona w nową sieć oświetlenia ulicznego.

Projektowany przebieg przebudowy drogi i szczegóły przedstawiono na załączonym planie zagospodarowania terenu.

5.3. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Teren objęty niniejszym opracowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie zgodnie z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta.

5.4. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego

Przedmiotowy teren objęty niniejszym opracowaniem nie znajduje się w obszarze czynnej eksploatacji górniczej.

5.5. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia i ochrona interesów osób trzecich

Inwestycja będzie realizowana w istniejącym pasie drogowym.

Zgodnie z Rozporządzeniem rady Ministrów z dnia 09.11.2010 (Dz. U. Nr 213 poz.1397) przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Prace związane z realizacją inwestycji należy skracać do odcinków między wjazdami celem stworzenia najmniejszych uciążliwości dla mieszkańców pobliskich posesjach. Właściciele działek sąsiadujących z projektowaną inwestycją nie zostaną pozbawieni na żadnym z etapów robót dostępu do drogi publicznej i możliwości korzystania z istniejących mediów.

Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe postępowanie z powstającymi odpadami zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r o odpadach (Dz. u. nr 62, poz.628 z późniejszymi zmianami).

Inwestorem przedsięwzięcia jest Zarząd Drogowy w Olkuszu, który zleci wykonanie wszystkich prac wykonawczym zewnętrznym firmom, w związku z tym zgodnie z obowiązującą ustawą o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 roku, wytwórcą odpadów na etapie realizacji będzie prowadzący prace budowlane i to na nim spoczywać będzie obowiązek prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami.

Na etapie budowy powstawać będą odpady, które według rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 roku (Dz. U. Nr 112, poz. 1206) w sprawie katalogu odpadów, można zakwalifikować do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Poniżej jedynie podano rodzaj odpadów, które mogą powstać przez cały okres prowadzenia budowy:

nie segregowane odpady komunalne	- kod 20 03 01
odpadów z budowy:	
asfalt zawierający smołę	- kod 17 03 01
odpady z remontu i przebudowy dróg	- kod 17 01 81
odpady betonu i gruz betonowy z rozbiórek i remontów	- kod 17 01 01
drewno	- kod 17 02 01
żelazo i stal	- kod 17 04 05

Odpad w postaci asfaltu po dokonaniu recyklingu przewiduje się do powtórnego wykorzystania. Odpad w postaci gruzu betonowego i odpady z remontu dróg będą wykorzystane na cele nie przemysłowe do niwelacji terenów przemysłowych oraz częściowo do wykonania podbudowy z mieszanki MCE. Żłom i stal z budowy będą przekazane do skupu złomu, jako wsad do produkcji stali. Drewno odpadowe zagospodarowane będzie, jako materiał rozpałkowy i paliwo zastępcze w kotłowniach małej i średniej mocy.

W okresie budowy należy wyznaczyć sektory i ustawić w nich odpowiednie pojemniki i kontenery, w których selektywnie będą gromadzone odpady.

Po wykonaniu przebudowy drogi teren będzie uporządkowany.

Na etapie realizacji planowanej przebudowy dróg nie przewiduje się zastosowania specjalnych, technicznych rozwiązań chroniących środowisko. Zastosowane na tym etapie zabiegi

będą miały charakter organizacyjny. Przewiduje się następujące działania mające na celu ograniczenie lub zapobieżenie negatywnym oddziaływaniom realizacji inwestycji:

- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy (całe zaplecze techniczne zlokalizowane zostanie w pasie drogowym i systematycznie wraz z postępem frontu robót będzie się przemieszczać, bez konieczności tworzenia placu budowy poza pasem drogowym);
- zaplecze budowy wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków oleju (a następnie odbierane przez specjalistyczne firmy) oraz sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami odpływowymi (zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty)
- kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie i stosowanie maszyn o korzystnych właściwościach akustycznych;
- prace budowlane ograniczyć do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰;
- maksymalne skrócenie czasu robót, poprzez sprawne prowadzenie prac budowlanych;
- ograniczenie szerokości pasa terenu zajętego w trakcie budowy, poprzez oszczędne korzystanie z terenu;
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy (całe zaplecze techniczne zlokalizowane zostanie w pasie drogowym i systematycznie wraz z postępem frontu robót będzie się przemieszczać, bez konieczności tworzenia placu budowy poza pasem drogowym);
- zabezpieczenie zdjętej warstwy humusu (do wykorzystania w końcowym etapie budowy – przy ukształtowaniu) i odtworzeniu zieleni;
- należy zapewnić mieszkańcom posesji leżących przy przedmiotowej drodze możliwość komunikacji. Ustalić optymalne dla mieszkańców i wykonawcy warunki prowadzenia prac, zajętości terenu i lokalizacji zaplecza technicznego.

5.6. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych

Nie dotyczy projektowanego obiektu.

5.7. Zajętość terenu

Przedmiotowa inwestycja odbywać się będzie na działkach o numerach:

Obręb Olkusz Miasto: 775/19; 775/7; 775/9; 776/23; 776/75

Obręb Pomorzany: 799/1; 799/2; 599/58; 599/3;

5.8. Obszar oddziaływania obiektu

Zgodnie z art. 20 ust 1 pkt 1c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jednolity tekst z 2017r Dz. U. poz. 1332 z późn. zmianami) określono obszar oddziaływania obiektu.

Przeprowadzono analizę obszaru oddziaływania obiektu zgodnie z § 13a Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 462 z późn. zm.)

Przy określaniu obszaru oddziaływania obiektu wzięto pod uwagę niżej wymienione przepisy i możliwe wynikające z nich ograniczenia.

Lp.	Przepisy	Przepis / ograniczenia
1.	Ustawa Prawo budowlane (jednolity tekst z 2017r Dz. U. poz. 1332 z późn. zmianami)	art. 5 ust. 1 - zbadano, czy projektowany obiekt nie doprowadzi do ograniczenia pobliskich terenów w zakresie zapewnienia im wskazanych w tym przepisie wymagań ogólnych
2.	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (jednolity tekst z 2016 Dz.U. poz 124)	W przypadku inwestycji związanej z realizacją drogi publicznej, §77, §113 ust. 5 i 7
3.	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jednolity tekst z 2016r Dz. U. poz. 1440 z późn. zmianami)	art. 35, art. 38, art. 39, art. 43. art. 42
4.	Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz. U. z 2013 r., poz. 640)	§ 2, § 7, § 10, § 21, § 40, § 79
5.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. 2003 r. Nr 47, poz. 401)	§ 21 ust. 2
6.	Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (jednolity tekst z 2017r Dz. U. 1496 z późn. zmianami)	Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy.

Po wykonaniu analizy stwierdza się że obszar oddziaływania obiektu mieści się w granicach zaprojektowanego obiektu.